VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 99)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 66)**

z dnia 22 lutego 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 99)

Komisji Infrastruktury (nr 66)

22 lutego 2017 r.

Komisje: Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Infrastruktury, obradujące pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym (druk nr 1200).

W posiedzeniu udział wzięli: **Kazimierz Smoliński** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Ferenc** prezydent i **Marek Ustrobiński** zastępca prezydenta Rzeszowa, **prof. dr hab. inż. Włodzimierz Choromański** kierownik Zakładu Systemów Informatycznych i Mechatronicznych w Transporcie na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich oraz **Dorota Miładowska** asystentka przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak, Elżbieta Kessel, Dariusz Myrcha, Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Jest godz. 16.00. Rozpoczynamy wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Witam państwa bardzo serdecznie. Witam pana przewodniczącego Maciejewskiego, kolegę szefa Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Drogie panie, czy mamy kworum? Dziękuję bardzo. Mamy kworum. Wobec tego możemy obradować. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jest to druk nr 1200. Wszyscy państwo posłowie na pewno mają druk. Rozumiem, że zapoznali się z państwo z drukiem oraz uzasadnieniem. Proszę państwa, czy są jakieś uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Nie ma uwag. Wobec tego uznajemy, że mamy do realizacji tylko jeden punkt. Stwierdzam zatem przyjęcie porządku dziennego.

Marszałek Sejmu w dniu 11 stycznia 2017 roku skierował poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym (druk nr 1200) do Komisji Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej do pierwszego czytania. Proszę wnioskodawców, w tym wypadku pana posła Macieja Masłowskiego o prezentację projektu. Jeżeli pan poseł ma też inne propozycje – słyszałem o prezentacji filmowej – również w tej kwestii udzielam panu wszelkich plenipotencji.

Poseł Maciej Masłowski (Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, na wstępie pragnę bardzo serdecznie przywitać osoby, dzięki którym zostało spowodowane całe to zamieszanie. Mianowicie jest ze mną prezydent miasta Rzeszów, były poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, pan Tadeusz Ferenc. Jest z nami również pan wiceprezydent

Marek Ustrobiński oraz w roli eksperta pan profesor Włodzimierz Choromański, który nam pomoże, jeżeli chodzi o ustawę.

Szanowni państwo, Wysokie Komisje, dzisiaj mówimy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. To moje niedopatrzenie, że znalazło się tam słowo „drogowym". Mam nadzieję, że poprawimy to w późniejszym terminie.

W zasadzie projekt ustawy jest bardzo prosty i krótki. Nazywam to oczywistą oczywistością. Idziemy do przodu. Jest to element kolejnego etapu wdrażania innowacji. Niewątpliwie dla mnie, ale też chyba dla wszystkich mieszkańców województwa podkarpackiego, Rzeszów jest stolicą innowacji. Właśnie w tym mieście ciągle staramy się wyprzedzać pozostałych i wyznaczać nowy kierunek przynajmniej w kwestiach innowacyjnych.

Prezentowany pomysł dotyczy kolei jednoszynowej, tzw. monorail`a. Chcielibyśmy, proszę państwa, żeby kiedyś w naszym mieście powstał rodzaj transportu publicznego, który zaraz państwu przedstawię. Chodzi o to, że mamy rok 2017. Trzeba brać pod uwagę to, że na całym świecie w transporcie publicznym istnieją podobne kolejki. Między innymi są w Chinach i USA. Trzeba też nadmienić, że pierwszy transport w formie takiej kolejki był już w Stanach Zjednoczonych w 1935 roku. Dbając o to, żeby u nas pierwsza kolejka nie była w 2035 roku, czyli sto lat po tamtej...

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, proszę o zachowanie powagi. Jest to bardzo ważne posiedzenie Komisji.

Poseł Maciej Masłowski (Kukiz15):

... staramy się chociaż mieć możliwość, żeby tego typu kolej powstała między innymi w Rzeszowie. Myślę, że inne województwa, inne miasta wojewódzkie również skorzystają z podobnej możliwości i coś takiego wdrożą u siebie.

Pozwolę sobie teraz przedstawić filmik, a następnie poproszę o zabranie głosu pana prezydenta Tadeusza Ferenca.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mamy przejściowe problemy techniczne. Jak państwo wiecie, technika już nie jedną konferencję położyła na łopatki. W tym wypadku też tak się dzieje. Wobec tego bardzo serdecznie witając pana prezydenta, może panu oddamy głos. Opowie nam pan o problemie. W międzyczasie pan poseł uruchomi znakomitą prezentację. Panie prezydencie, oddaję panu głos.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

Panie przewodniczący, nie da się opowiedzieć słowami, należy to zobaczyć. Szanowni państwo, przyznam się do dreszczyku emocji, ponieważ miałem ogromny zaszczyt być posłem czwartej kadencji. Później zostałem prezydentem miasta Rzeszów. Do tego momentu pełnię tę zaszczytną funkcję.

Przede wszystkim chciałbym podziękować panu posłowi Maciejowi Masłowskiemu, który podjął temat, żeby uaktualnić przepisy odnośnie do transportu. Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo dziękuję również przewodniczącemu Komisji, panu posłowi Bogdanowi Rzońcy. Wiele lat pracował w Rzeszowie, pochodzi z Podkarpacia. Z całą pewnością nam sprzyja.

Szanowni państwo, monorail to kolejka, która przewozi pasażerów na jednej szynie. Praktycznie pierwsza kolejka powstała w 1935 roku w San Francisco. W tej chwili takie kolejki funkcjonują w Sydney, na Tajwanie, w Dubaju.

Jest już obraz. Zaraz będziemy oglądać, jak to wygląda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, to pan jest gospodarzem czasu, to pan rządzi czasem.

Poseł Maciej Masłowski (Kukiz15):

Właśnie rozpoczęła się animacja. Jak państwo widzą, jest to innowacyjna technologia. Z pewnością większości z państwa znane są najczęściej stosowane na lotniskach, głównie tych większych, przejazdy pomiędzy terminalami. Bez wątpienia koszt budowy czegoś takiego jest niższy niż dotychczasowych, tradycyjnych form. Co ważne, co należy podkreślić, jeżeli kiedyś uda się nam – mam taką nadzieję – wdrożyć taką kolej w Rzeszowie,

to w aspekcie ostatnich doniesień o problemach smogowych przede wszystkim przyczyni się ona do zwiększenia użyteczności transportu publicznego. Jest więc nadzieja, że mniej osób będzie podróżowało i przemieszczało się po mieście samochodami. Wpłynie to również na sytuację smogową. Jest to obiekt bezpieczny, monitorowany.

Cały filmik trwa około trzech minut. Pozostało już niewiele czasu do końca. W ten sposób mogą się państwo z tym zapoznać. Kiedy zbierałem podpisy pod ustawą, byli posłowie, którym po prostu musiałem pokazywać, o co chodzi. Kiedy podchodzi się do kogoś i mówi o jednej szynie, to czasem trudno to sobie wyobrazić. Tymczasem bez wątpienia jest to innowacyjny projekt. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezydencie, proszę kontynuować.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

Szanowni państwo, za wszelką cenę w Rzeszowie wprowadzamy innowacje. Między innymi w dziedzinie transportu miejskiego otrzymaliśmy nagrodę z Komisji Europejskiej za najlepszy transport w Unii Europejskiej. Koniecznie dążymy do tego, żeby w Polsce i Rzeszowie wprowadzać nowoczesność. Jesteśmy zdecydowani odnośnie do zakupu autobusów elektrycznych, a także takich taksówek. Są to sprawy bieżące. W poniedziałek mieliśmy konferencję, którą prowadził pan premier Morawiecki. Bardzo ściśle współpracujemy też z Politechniką Rzeszowską. Jest z nami obecny pan profesor Choromański. Oczywiście chodzi o Politechnikę Warszawską i Politechnikę Krakowską. Temat drążymy już od kilku lat.

Myślę, że Komisje, w posiedzeniu których w tej chwili mamy zaszczyt uczestniczyć, podejmą decyzję, żeby iść z postępem, żebyśmy nie odstawali od innych krajów, tylko żeby w mieście Rzeszowie, czyli w Polsce wprowadzić prezentowaną kolejkę.

Budowa kolejki jest bardzo prosta. Słupy, wagoniki, jak widzieliśmy, plastik, siedzenia.

W tej chwili przepisy praktycznie nie pozwalały nam aplikować o środki finansowe. A w Rzeszowie aż się prosi, żeby taka kolejka jeździła na nasze piękne lotnisko.

Jeżeli będą jakieś pytania o szczegóły, chętnie odpowiemy. Pozwólcie też państwo, że głos na ten temat zabierze pan profesor Choromański i mój zastępca do spraw technicznych, pan Ustrobiński.

Dodam, że jeździłem do fabryki w Szwajcarii oglądać, jak to produkują. Akurat wtedy kolejka była wysyłana ze Szwajcarii na Tajwan. Taką kolejką jeździłem w Sydney. Piękna sprawa. Polska zasługuje na to, żeby podobna kolejka funkcjonowała również u nas.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Witamy znakomity świat nauki. Panie profesorze, zapraszam do zabrania głosu. Politechnika Warszawska, pan profesor Choromański.

Kierownik Zakładu Systemów Informatycznych i Mechatronicznych w Transporcie na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej prof. dr hab. inż. Włodzimierz Choromański:

Ustawa, poprawka jest o tyle istotna, że brak zapisu dotyczącego innych środków i systemów transportowych uniemożliwia ubieganie się o środki. Chciałbym powiedzieć, że oczywiście motorail nie stanowi panaceum na wszystko. Odnośnie do Rzeszowa była przeprowadzona bardzo pogłębiona analiza, symulacja działania systemu. Jest to system bardzo energochłonny z rozbudowanym systemem rekuperacji energii. Chodzi nie tylko o Bombardiera, ale też o innych producentów. Jest to system, który nazywa się APM, czyli automated people mover. Jest to system całkowicie zdalny, który nie wymaga motorniczego. Jest to system bardzo bezpieczny. Bardzo dobrze wpaja się w potrzeby miasta Rzeszowa. Znakomicie wpaja się również w program elektromobilności. Elektromobilność to nie tylko e-Autobusy, do czego już się przyzwyczailiśmy.

Nie wiem, co w tak krótkim wystąpieniu mógłbym jeszcze powiedzieć. Może będą jakieś pytania. Jest to bardzo dobra opcja do stosowania oczywiście w zależności od miasta. Jest ona dużo tańsza niż metro. Zresztą w takich miastach jak Rzeszów nie ma sensu budować metra. System jest także bardzo komfortowy dla pasażerów. Jest potężna prze-

pustowość, wykorzystanie przestrzeni niewykorzystywanej przez samochody, autobusy, duży komfort, niska energochłonność, bardzo niska emisja hałasu itd., itd. Można tutaj dużo mówić.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie profesorze. Już wiem, że będą pytania. Pan Andrzej Maciejewski, przewodniczący sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, będzie miał pytania. Zdaje się, że głos chciał zabrać jeszcze pan wiceprezydent Marek Ustrobiński. Bardzo proszę.

Zastępca prezydenta Rzeszowa Marek Ustrobiński:

Szanowni państwo, do wypowiedzi moich przedmówców chciałbym dodać kilka faktów. Nad systemem pracujemy od ponad siedmiu lat. Wykonaliśmy wiele analiz finansowych, przewozowych. System jest skalowalny. Jest nieco mniejszy od tramwaju. Jeżeli chodzi o pracę przewozową, jest ona zbliżona do metra w zależności od liczby wagonów, które zostaną użyte. Tego typu systemy funkcjonują w krajach Ameryki Północnej, w Australii. Niedawno wzbogaciło się San Paulo. System pracuje tam jako normalne, pełnoprawne metro. Zalety systemu, jego elastyczność są oczywiste. Ponadto jest to transport zeroemisyjny, jeden z najnowocześniejszych środków wykorzystujących nasze osiągnięcia naukowe w postaci magazynowania energii przy hamowaniu i potem korzystania z niej przy rozpędzaniu. Jest zatem na wskroś nowoczesny. Jest to system, który działa, co podkreślę, automatycznie. Jest sterowany z centrum bez kierowcy.

Bardzo zależy nam na tym, żeby u nas był tego rodzaju transport publiczny. Dzięki zmianie ustawy użycie takiego systemu w Polsce w ogóle stanie się możliwe. Do tej pory transport publiczny można realizować tylko przy pomocy tramwaju i autobusu. Bardzo zależy nam na tym, żeby rozszerzyć paletę możliwości transportu publicznego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. Jesteśmy w oczekiwaniu na stanowiska ministra infrastruktury i budownictwa. Z tego, co wiem, pan minister jest w drodze do nas. Drodzy państwo, oczywiście nie przeszkadza to w podjęciu dyskusji w tej materii. Pan przewodniczący, proszę uprzejmie.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezydencie, moje pierwsze pytanie dotyczy tego, ile kilometrów chcielibyście państwo wybudować w Rzeszowie. To pierwsze pytanie. Drugie pytanie. Jaki jest szacunkowy koszt jednego kilometra sieci? Jaki jest napęd? Co stanowi moc, czy jest to prąd, energia elektryczna czy inne paliwa? Dziękuję bardzo.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

W pierwszej kolejności planujemy połączyć dworzec kolejowy z uniwersytetem i politechniką. Jest to odległość siedmiu kilometrów. Następnie chcemy zamknąć kołem centrum miasta. Jest to odległość około czternastu kilometrów.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o koszty, to kosztami zawsze można się zastawić. Gdybyśmy bali się kosztów, nic byśmy nie zrobili. Nie bójmy się kosztów. Pieniądze się znajdą, tylko muszą być podjęte decyzje odnośnie do realizacji inwestycji. Sama konstrukcja, budowa jest niezwykle prosta. Słupy o odpowiedniej wytrzymałości w odpowiedniej odległości. Wagony są wyjątkowo proste, bez kierowców, jak widzieliśmy, plastikowe. Szyna metalowa z urządzeniami do prowadzenia prądu. W tej chwili nie mówiłbym o kosztach, ponieważ koszty będą wiadome dopiero po przetargach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, udzielam głosu następnym państwu posłom. Zgłaszała się pani poseł Maria Zuba. Proszę uprzejmie.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Jest to innowacyjna propozycja. Poprawka w ustawie jest dosyć krótka i prosta. Natomiast sama technika, jeżeli chodzi o wykonanie projektu, wydaje mi się dosyć złożona. Mam kilka pytań. Wspomnieliście państwo, że pracujecie już siedem lat nad projektem. Czy wobec tego możecie państwo szerzej przedstawić swoją wizję, jak wygląda projekt

budowy sieci. Czy jesteśmy w stanie wykonać to w oparciu o polskich inżynierów i techników? Czy pociąg, wagony, które będą się poruszać, widzicie państwo w perspektywie jako produkcję polską? Proszę szerzej opowiedzieć od strony technicznej. Patrząc na ustawę widzimy, że rzeczywiście jest ona prosta w swoim zapisie. Jak potem będzie wyglądało wykonawstwo? Jeżeli robiliście państwo analizy finansowe, to jak według państwa przewidywań wygląda koszt pierwszego etapu, z którym zapewne już się liczycie? Wybudowanie jak długiej linii kolejowej oznacza skomunikowanie Rzeszowa siecią? Jakie będą tego koszty i w jakim terminie to nastąpi? Czy na dzisiaj posiadacie państwo taką wiedzę? Dziękuję.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

Jest kolejne pytanie odnośnie do kosztów. Przewidujemy, że koszt siedmiu kilometrów będzie wynosił około 250 000 tys. zł. Całość kolejki to około 500 000 tys. zł. Zamknie się ona w czternastu kilometrach.

Szanowni państwo, konstrukcja monorail`a jest bardzo prosta. Jeszcze raz powtarzam, że są to odpowiednie słupy o odpowiedniej wytrzymałości. Jak widzieliśmy, wagony są skonstruowane z plastiku. Nie ukrywam, że bardzo zależy nam na tym, żeby wykonywały to firmy zdecydowanie polskie. Rozmawiamy z różnymi firmami. Akurat mieliśmy prezentację kanadyjskiej firmy Bombardier, która produkuje również samoloty. Naszym marzeniem jest, żeby produkcją wagoników zainteresować np. Sanok. Jest to duża łatwiejsza produkcja niż produkcja autobusów. Oczywiście autobusy też wprowadzamy. W tym roku wprowadzimy dziesięć, a kolejnych sto w przyszłym roku. Chcielibyśmy też wybudować kolejkę nadziemną. Były badania prowadzone przez specjalistów odnośnie do odległości od domów, pasów zieleni pomiędzy jezdniami. Wszystko było zgodne z obowiązującymi przepisami.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. Pozwolę sobie to ja udzielać głosu, ponieważ widzę zgłoszenia różnych osób, w tym posłów. Pan poseł Stanisław Lamczyk zgłaszał się z pytaniem do państwa. Proszę uprzejmie o wysłuchanie.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytanie do pana prezydenta, jak też do projektantów. W poprzedniej kadencji budowaliśmy na Pomorzu Pomorską Kolej Metropolitalną. Największy problem był z tym, jak obliczyć potok pasażerów. Była to inwestycja warta 1 mld zł. Wiadomo, że była finansowana bezpośrednio ze środków europejskich. Największy problem był z oceną potoku pasażerów. Nie potrafiliśmy sobie z tym poradzić. Dopiero po pewnym czasie z pomocą przyszła nam komisja JASPERS z Brukseli. Jak państwo sobie radzą z potokiem pasażerów? Jak jest to obliczane? Jeżeli nie macie pomysłu, proponuję skorzystać z pomocy komisji JASPERS.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Proszę uprzejmie.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

Zazdroszczę, że Gdańsk, Sopot i Gdynia mają taką kolejkę.

Jeszcze pan profesor chciałby zabrać głos.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dziękujemy, ale to efekt ciężkiej pracy. Samo nie przyszło.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę nie mówić bez mikrofonu. Jest to zakłócenie pewnego porządku obrad, znakomita pani poseł. Udzielę pani głosu najszybciej jak będzie to możliwe.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

Pan profesor.

Kierownik Zakładu w Politechnice Warszawskiej prof. dr hab. inż. Włodzimierz Choromański:

Wydaje mi się, że pytanie, które pan zadał jest bardzo istotne. Zanim przystąpi się do pewnego projektu technicznego, trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie: Czy rozwiązanie to jest zasadne z punktu widzenia realizacji potrzeb transportowych w mieście? Politechnika Warszawska zrealizowała takie badanie razem z Politechniką Krakowską. Były prowadzone badania ankietowe wśród mieszkańców, gdzie kto i jak jeździ. W Rzeszowie jest bardzo nowoczesny system ITS. Analizowaliśmy zatem najbardziej istotne potoki pasażerów, samochodów. Na bazie owych danych za pomocą Standardu Wisdom – podejrzewam, że wszyscy, którzy siedzą w temacie, wykorzystują owo oprogramowanie – analizowane były propozycje różnego umiejscowienia monorail`a. Powiem więcej, była robiona analiza wrażliwości, jak wprowadzenie bardzo nowoczesnego środka transportu, jakim jest monorail, wpłynie np. na ruch samochodowy, czy wpłynie na jego zwiększenie czy na zmniejszenie. Wstępne wyniki są bardzo pozytywne. Była robiona analiza porównawcza w przypadku, gdybyśmy chcieli rozbudować sieć tramwajową, rozbudować sieć autobusową, wprowadzić bus-pasy, ale państwo wiedzą, że jest coś za coś, w ten sposób ograniczamy przepustowość dróg. Druga sprawa. Biorąc pod uwagę specjalne uwarunkowania Rzeszowa, gdzie czasami sieć miałaby iść przez tereny nieuzbrojone, jeżeli chodzi o układ jezdny, akurat w Rzeszowie jest to wymarzony transport.

Chciałbym powiedzieć państwu jeszcze jedno słowo. Monorail, autobusy i coś jeszcze, o czym będę mówił akurat jutro na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu do spraw Energetyki o godz. 12.00, na które państwa gorąco zapraszam, mogą spowodować, że Rzeszów będzie perłą nie tylko w Polsce, ale też w Europie.

Były pytania odnośnie do kosztów. Chciałbym też odpowiedzieć na pytania pani poseł w sprawie polskich firm. Na dzień dzisiejszy jest to trochę utopia. Nie podejmą tego, ponieważ jest to temat zbyt ryzykowny. Nie ma żadnego problemu, żeby taki układ zrobiła np. PESA. Jeżeli chodzi o rozwiązania techniczne, została pokazana perła, coś z najwyższej półki, czyli Bombardier. Wydaje mi się, że konstrukcje, które będą stosowane, będą określone w procedurach przetargowych, będzie sformalizowanie warunków zamówienia itd. Jak powiedział pan prezydent, uważam, że rozwiązanie, w którym nie będziemy stosowali żadnych poduszek magnetycznych, jest naprawdę bardzo korzystne finansowo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie profesorze. Informuję tylko państwa, że nie ma problemu, każdy kto będzie chciał zabrać głos, zabierze. Nie mamy żadnych ograniczeń czasowych.

Na naszym wspólnym posiedzeniu Komisji chciałbym bardzo serdecznie powitać sekretarza stanu pana Kazimierza Smolińskiego. Witam serdecznie.

Teraz patrzę w stronę pani poseł Chmiel, która chciała zabrać głos.

Poseł Maciej Masłowski (Kukiz15):

Chciałbym coś dopowiedzieć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Za chwileczkę. Pani poseł była przed panem posłem. Panie pośle, to tak po dżentelmeńsku.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, bardzo pan miły i łaskawy. Nie mam tutaj wiele do dodania. Państwo są bardzo kompetentni i bardzo dobrze mówią. Chciałam odnieść się do tego, co powiedział kolega o Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Mówili państwo, że zazdrościcie tego, co jest na Pomorzu, ale muszę powiedzieć, że była to ścieżka zdrowia. Nie było tak, że wszyscy byli zachwyceni owym projektem. Naprawdę wymagało to bardzo wielu ciężkich starań wśród opozycji i wśród koalicji. W tym momencie nie różnicuję. Akurat jestem z Gdańska. Jestem z Platformy Obywatelskiej. Największy opór mieliśmy wśród Prawa i Sprawiedliwości, które teraz zresztą chwali się Pomorską Koleją Metropolitalną. Uważano, że jest to inwestycja, która będzie tylko obciążeniem, a stanowi tak duży rozwój Kościerzyny, Kartuz, tamtych rejonów, że jest to naprawdę

wspaniała rzecz. Szanowni państwo, nie wobec wszystkiego należy protestować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Pan poseł wnioskodawca. Kolega poseł Masłowski, proszę uprzejmie.

Poseł Maciej Masłowski (Kukiz15):

Chciałbym tylko dodać, szanowni państwo, że dzisiaj nie przyszliśmy prosić o pieniądze, tylko o to, żeby w ogóle była taka możliwość. To nie dotyczy tylko Rzeszowa, ale tak naprawdę wszystkich miast, wszystkich województw. Chodzi o to, żeby samorządy w ogóle miały możliwość podejmowania tego typu projektów. Na razie niestety przez ustawę tak to wygląda. Nie jest to wina ustawodawcy. Chodzi o to, jak zmieniają się czasy. Wyobraźmy sobie, że Rzeszów, Gdańsk czy jakiekolwiek inne miasto wymyśla sobie, że będzie miało transport publiczny polegający na tym, że nad ziemią będzie jeździła kolejka. Załóżmy, że ministerstwo mówi: „dobrze, zróbcie sobie". Odpowiadamy, że będzie to monorail, który będzie jeździł po jednej szynie. A ministerstwo mówi: „Ale w ustawie nie jest przewidziana jedna szyna". Właśnie o to chodzi. Dlatego ustawa jest taka krótka, liczy jedną stronę, uzasadnienie tyle samo. W zasadzie jest to prawie poprawka ortograficzna. Jak mówię, nie przychodzimy po pieniądze, tylko po to, żebyśmy mogli iść z duchem czasu, jeżeli chcemy mieć określony transport, to, żeby mógł on jeździć również po jednej szynie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Myślę, że pan minister i jego współpracownicy już trochę odsapnęli. Czy pan minister zechce... Bardzo przepraszam, panie ministrze. Pan poseł Zyska zgłaszał się wcześniej. Pani Aniu, jest pani na drugim miejscu tuż po panu pośle Zysce. Wszystko obserwuję. Panie pośle Zyska, nie chciałbym mieć na sumieniu pani poseł Anny Paluch. Wobec tego proszę uprzejmie, pani poseł Anna Paluch.

Poseł Ireneusz Zyska (WiS):

Z wielką przyjemnością oddaję głos pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, zgłaszałam się kilkakrotnie, ale jakoś nie patrzył pan na środek sali. Szanowni państwo, zdajemy sobie sprawę, że kwestia uzupełnienia przepisów w ustawie, która daje możliwość rozwoju innowacyjnym środkom komunikacji, to stosunkowo niewielka zmiana, która jednak rodzi poważne konsekwencje. Mam pytanie innej natury. Czy mam mówić bliżej mikrofonu czy na sali jest tak straszny hałas, że sama siebie nie słyszę, uczciwie mówiąc?

Proszę państwa, skoro omawiamy projekt przygotowany przez miasto Rzeszów, chciałabym o coś zapytać. Powiem, że integracja komunikacji miejskiej, danie nowych środków komunikacji jest to ważna kwestia. Być może jest to szansa na odblokowanie zakorkowanych miast. Dużo jest miast takich jak Kraków, w których w żaden sposób nie da się przeprowadzić chociażby przysłowiowego metra, ponieważ jest to utrudnione. Zwłaszcza w starych miastach jest problem z ciasną zabudową. Przy projekcie standardowej kolei są takie kwestie jak np. skrajnia kolejowa, czyli odległość od innych urządzeń komunikacyjnych. Jak to wygląda od strony technicznej? Chciałabym zadać tego typu pytanie i prosić o jakąś krótką charakterystykę owego rozwiązania. Jak to wygląda od strony lokalizacyjnej, od strony odległościowej, od strony geometrii projektu? Jak to będzie funkcjonowało? Czy mogę prosić o kilka słów więcej na temat waszych przymiarek do konkretnego omawianego projektu?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo uprzejmie dziękuję, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Przepraszam, jest jeszcze kwestia bezpieczeństwa pasażerów. Jak się mają plastikowe wagony do norm bezpieczeństwa, do zapewniania bezpieczeństwa pasażerom znajdują-

cym się w środku? Chodzi mi o odporność na jakieś uszkodzenia mechaniczne i podobne sprawy.

Kierownik Zakładu w Politechnice Warszawskiej prof. dr hab. inż. Włodzimierz Choromański:

Proszę państwa, wszystkie tego typu rozwiązania, niezależnie od tego jakie by to były środki transportu – w formie dygresji mogę państwu powiedzieć, może już w kuluarach, co będzie lada chwila, w związku z tym być może znowu trzeba będzie zmieniać ustawę – wszystkie produkty muszą być certyfikowane, muszą spełniać wszystkie wymogi. Inaczej nie mogą być dopuszczone do ruchu. Dlatego na początku była sugestia, żeby jednak skorzystać z usług producentów nie polskich, jeżeli chodzi o sam system. Potem certyfikaty – nie wiem, jak się to nazywa – można by było zatwierdzić również w Polsce. Zresztą są jednostki, które by się tego podjęły. Oczywiście musi to być zrobione.

Pani pytanie jest bardzo trafne, ponieważ to nie są same wagony, które jeżdżą. Jest to system, który nazywa się APM. Zaraz powiem, jaka musi być struktura. APM to automated people mover. Są to systemy, które poruszają się po torze, ale nie mają motorniczego. W związku z tym jeżeli robi się taki system, musi być zrobiona sterownia, gdzie będzie on obsługiwany, gdzie będą zbierane dane z monitoringu. Bezpieczeństwo takich systemów, nie wnikając w szczegóły zastosowań, których jest coraz więcej, jest bardzo duże. Bezpieczeństwo to jest większe niż bezpieczeństwo w ruchu tramwajowym. Dlaczego? Ponieważ jest to rights of way klasy A. Jest to wydzielony tor, który nie koliduje jak szyny tramwajowe, jak autobusy z innymi środkami.

Nie chcę już mówić, że układy sterowania są zdwajane podobnie jak w samolotach. W przypadku sterowania obowiązują bardzo silne normy takie jak w lotnictwie. Czynności zatrzymania są analizowane przez dwa osobne systemy. Analizuje się ich zgodność. Mówiąc o bezpieczeństwie, niewątpliwie jest to system, który pod tym względem przewyższa te środki, które w tej chwil eksploatujemy w miastach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zastępca prezydenta Rzeszowa Marek Ustrobiński:

Czy można uzupełnić wypowiedzi?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Teraz muszę udzielić głosu panu posłowi Zysce, który cierpliwie przeczekał wszystkie pytania. Pan poseł Zyska, a dopiero później pan prezydent.

Poseł Ireneusz Zyska (WiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie prezydencie, panie profesorze, szanowni państwo, na jednym z posiedzeń Parlamentarnego Zespołu Górnictwa i Energii miałem przyjemność poznać pana profesora Choromańskiego, który był tam gościem. W ubiegłym roku rozmawialiśmy na temat programu elektromobilności. Poprosiłem o głos, dlatego że muszę sprostować. Pan profesor – oczywiście nie mam tego za złe – zaprosił uczestników tego spotkania na jutrzejsze posiedzenie zespołu. Jest to Parlamentarny Zespół Górnictwa i Energii, a nie Parlamentarny Zespół do spraw Energetyki, a taki zespół również istnieje w Sejmie. Będziemy rozmawiać na temat programu elektromobilności. Program będzie referować pani wiceminister Emilewicz, wiceminister rozwoju.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, najmocniej przepraszam, ale miałem inne obowiązki poselskie i nie uczestniczę w posiedzeniu Komisji od jego początku. Dlatego trudno mi się odnieść do szczegółów tego, co przedstawiał pan poseł wnioskodawca. Myślę jednak, że element, o którym dzisiaj rozmawiamy, będzie jednym z elementów programu elektromobilności, nad którym pracuje Ministerstwo Rozwoju. Program ten wkrótce zostanie przedstawiony w całości.

W trakcie mojej pracy poselskiej miałem też przyjemność być na Politechnice Warszawskiej. Oglądałem prace pana profesora i całego zespołu na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej, gdzie jest zbudowany model w skali 1:4, gdzie na estakadzie jeżdżą samochody elektryczne. Jest to jeden z elementów programu elektromobilności.

Państwo z Politechniki Warszawskiej zaprojektowali samochód autonomiczny, czyli taki, który będzie nas woził bez konieczności użycia, funkcjonowania kierowcy.

O tym również będziemy rozmawiać na posiedzeniu zespołu. Zapraszam wszystkich zainteresowanych na godz. 12.00 do budynku G. Wierzę, że to, o czym dzisiaj rozmawiamy, to kwestia nieodległej przyszłości. Jest to jedno z rozwiązań technicznych, jak zdążyłem się zorientować, bardziej skierowane do kolei szynowej bądź do pojazdów, które poruszają się na poduszkach powietrznych. Tak to jest sformułowane. Niemniej jednak wydaje mi się, że jest to tylko fragment całości, który znajdzie się w szerokim programie elektromobilności, nad którym pracuje Ministerstwo Rozwoju.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękujemy za zaproszenie. Tych, którzy mogą przyjść jutro o godz. 12.00, zapraszamy.

Panie ministrze, czy jest możliwość, żeby odniósł się pan do tych wszystkich kwestii, odniósł się do samego projektu ustawy, ponieważ w tej chwili to nas najbardziej interesuje?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kazimierz Smoliński:

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisji, panie prezydencie, panie profesorze, ministerstwo, rząd, Rada Ministrów, niestety, w tym kształcie nie może poprzeć projektu. Są tu pewne błędy formalne, legislacyjne. Jest tutaj nieprawidłowa nazwa ustawy, powinna to być ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Nieprawidłowo jest przywołany organ publikacyjny. W roku 2016 była kolejna modyfikacja ustawy.

Oprócz tego jak wcześniej już mówili posłowie, zwłaszcza pani poseł Anna Paluch, jest to przepis, który zawiera, wydawałoby się, niewielką zmianę w samych definicjach innego transportu szynowego i transportu linowo-terenowego, ale niesie duże skutki, jeżeli chodzi o konieczne zmiany w przepisach materialnych. Muszą za tym iść zmiany w przepisach materialnych, i to nie tylko tych związanych z tego typu środkami transportu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Państwo posłowie, jeżeli komuś niewygodnie, to można wyjść na korytarz i rozmawiać. Bardzo proszę też posła Zyskę, żeby przestał rozmawiać. Bardzo proszę, żebyśmy wysłuchali pana ministra w całej powadze.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Konieczne są zmiany w przepisach materialnych między innymi po to, żeby można było dokonać tego, o czym powiedział pan profesor, czyli odpowiedniej certyfikacji tego typu pojazdów oraz samego sposobu przewożenia, szyny bądź tego, co miałoby jeździć jako poduszka powietrzna lub magnetyczna. Trzeba stworzyć odpowiednie przepisy materialne, żeby można było certyfikować takie pojazdy i urządzenia. Potrzebne są odpowiednie zmiany w przepisach dotyczących dozoru technicznego, który mógłby nadzorować tego rodzaju pojazdy i urządzenia, eksploatację pojazdów w zakresie bezpieczeństwa i użytkowania. Musiałoby to być bardzo mocno rozbudowane. Musiałaby być zmieniona nie tylko jedna ustawa, ale przepisy przynajmniej kilku innych ustaw.

Wiem, że Ministerstwo Energii pierwotnie przymierzało się do tego typu zmian, ale w Europie – nie wiem, jaka była dyskusja – według mojej wiedzy, tak naprawdę nie ma powszechnie stosowanych tego typu środków transportu. Owszem zdarza się to w Azji. W Polsce od wielu lat zastanawiamy się nad kolejami dużych prędkości. Na razie żaden rząd nie podjął w tym zakresie wiążących decyzji. Pracujemy nad tym. Jest to ogromne wyzwanie. Tutaj mamy kolejny skok technologiczny. Wymaga to zdecydowanie szerszego opracowania prawnego.

Dlatego w tym kształcie, jaki został zaprezentowany, rząd nie może poprzeć projektu. Jeżeli chodzi o szczegóły, to pan dyrektor Wilde może więcej powiedzieć na ten temat. Oczywiście jesteśmy za tym, żeby następował rozwój technologii, żeby nowe technologie były rozwijane, ale nie w takiej formule, jaka została tutaj zaprezentowana. Ponieważ legislacyjnie nie jest to możliwe, nie możemy tego poprzeć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za przedstawienie stanowiska. Zwracam się do państwa posłów. Pan poseł Wojciech Buczak, później pan poseł Stanisław Lamczyk.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni członkowie Komisji, szanowni goście, panie ministrze, mam gorącą prośbę, żebyśmy tej sprawy definitywnie nie odrzucali, dlatego że na pewno jest to zaniedbanie wielu lat dotyczące innowacyjnych, nowoczesnych rozwiązań, które mogą być stosowane szczególnie teraz, kiedy promujemy innowacyjne, nowoczesne rozwiązania. Ministerstwo Rozwoju przygotowuje wiele sprzyjających temu rozwiązań. Być może projekt jest bardzo ułomny i będzie trudno go procedować, ale mam apel do pana ministra. Jeżeli teraz odrzucimy projekt, proszę, żeby jednak podjąć pilne prace nad przygotowaniem nowych rozwiązań, żeby można się było uporać z innowacyjnymi rozwiązaniami komunikacyjnymi, szczególnie sprzyjającymi środowisku. Wiemy, jaki jest z tym problem w dużych miastach. Akurat w moim mieście Rzeszowie jest inicjatywa dotycząca innowacyjnych rozwiązań. Do tej pory są one blokowane z powodu nienadążania przepisów za rozwojem techniki i innowacyjnych rozwiązań w tej dziedzinie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie pośle. Pan poseł Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana profesora. Czy technologia, która jest tutaj przedstawiana jest własnością wyłącznie jednego producenta, firmy Bombardier? Czy inne firmy też mają opracowaną technologię, którą pan profesor właśnie przedstawił?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł przewodniczący Maciejewski.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zwracam się do pana ministra i pana dyrektora. Nie ukrywam, że trochę jestem zawiedziony. Idąc takim tokiem myślenia, proszę państwa, gdyby nasi przodkowie tak kiedyś myśleli, to tak naprawdę nadal jeździlibyśmy furmankami, dlatego że nic byśmy nie zrobili. Mam wrażenie, jakby gdzieś tutaj pojawił się opór urzędniczy. Jeszcze raz powtarzam, iż nie idziemy tutaj w kierunku tego, że tak ma to wyglądać, tylko mówimy o pewnej nowej myśli technologicznej, która potencjalnie mogłaby... Mam wrażenie, że gdzieś tutaj pojawił się błąd, gdyż ciągle mówimy o Rzeszowie. Tymczasem mówimy o Polsce, o polskich miastach. Dzisiaj mówimy o metropoliach jako o przyszłości. Będzie ich coraz więcej. Sądzę, że taki transport stanowi pewną formułę do przemyślenia i rozważania przez tworzące się metropolie. Nie chciałbym, żebyśmy podeszli do tego na zasadzie, że lubimy piosenki, które już kiedyś słyszeliśmy. Jest to właśnie innowacyjność, otwarcie nowych wyzwań, które być może będą wymagały od nas pewnej pracy i urzędniczego pochylenia się nad nimi. Jeżeli dzisiaj nie zrobimy tego kroku, tak naprawdę nie będzie następnych kroków. Zacznijmy od ustawy, dlatego że zmobilizuje nas ona do dalszych działań po to, żeby powolutku, sukcesywnie pracować nad nowymi wyzwaniami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Do głosu zgłaszał się pan profesor. W kolejce jest jeszcze pan wiceprezydent Ustrobiński. Bardzo proszę w takiej kolejności.

Kierownik Zakładu w Politechnice Warszawskiej prof. dr hab. inż. Włodzimierz Choromański:

Proszę państwa, odniosę się do kilku poruszonych kwestii. Pierwsza sprawa. Oczywiście jest nie tylko Bombardier, jest Bartholet, jest Hitachi. Tutaj było pokazane jedno, najbardziej topowe rozwiązanie.

Samochód elektryczny, jak państwo wiedzą, wyprzedził samochód spalinowy. Teraz do niego wracamy. Chciałbym powiedzieć, że rodzajem motorail`a, tyle że podwieszanego, jest np. kolejka w Wuppertalu, która jeździ od 1901 roku. Jeżeli będziemy mieli podejście, z całym szacunkiem, ale bardzo asekuracyjne, nigdy w Polsce nie zrobimy samochodu autonomicznego, a autobusy autonomiczne już jeżdżą.

Ustawa to jedna rzecz. Zgadzam się, że potem jest masę rozporządzeń, zarządzeń, które regulują pewne problemy.

Analizując projekt oczywiście braliśmy pod uwagę koszty eksploatacji. Nie jest to coś, co zostało wzięte z powietrza lub z Internetu. Bardzo dobrą jednostką, która może to ustalić, i która się zadeklarowała, jeżeli chodzi o certyfikację na terenie Polski, jest Instytut Kolejnictwa, który bardzo silnie chce się w to włączyć. Jeżeli postawimy tamę: „poczekajmy, kiedy ziszczą się inne rzeczy", to powiem państwu tak. Będziemy wdrażali pojazdy autonomiczne i monorail`e, jak wdrażają je moje dzieci, ale w Stanach Zjednoczonych, w Szwajcarii i gdzie indziej. Jeżeli patrzymy na to innowacyjnie, nie możemy dołączać tu oporu. Bardzo mocno apeluję, żeby trochę iść z duchem czasu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie profesorze, bardzo dziękuję. Pan wiceprezydent Marek Ustrobiński, jak pamiętam, z Ustrobnej.

Zastępca prezydenta Rzeszowa Marek Ustrobiński:

Nie do końca. To moi przodkowie.

Pan profesor już dosyć dużo powiedział. Chciałbym tylko uzupełnić tę wypowiedź i zwrócić państwa uwagę na jeden fakt. Pani poseł pytała o skrajnie, o to, jaką przestrzeń ten transport, ten system transportowy będzie zajmował. Chciałbym zwrócić uwagę, że jest to przestrzeń w pasach drogowych, która w tej chwili jest niewykorzystywana. Jest to pas zieleni, w którym umieszczamy słupy, na których jest umieszczana szyna. Sześć metrów ponad pasami drogowymi stanowi wolną przestrzeń. Można je zagospodarować właśnie w ten sposób, który był pokazany na filmie. Dajmy sobie szansę, żeby tak też można było prowadzić transport publiczny. Możemy go prowadzić pod ziemią, co jest bardzo kosztowne, na ziemi. Pozwólmy jednak, żeby można było realizować także tego typu systemy transportowe, które z powodzeniem funkcjonują na razie w Ameryce Północnej i w Azji, ale dlaczego nie miałyby pracować także u nas.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, bardzo panie prezydencie. Pan minister Kazimierz Smoliński, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję bardzo. Odnosząc się do kwestii podniesionych przez panów posłów i pana przewodniczącego chciałbym powiedzieć, że być może nie zostałem dobrze zrozumiany. Absolutnie nie jesteśmy przeciwko temu, żeby były realizowane nowoczesne technologie, czego najlepszym przykładem jest projekt rozwoju elektromobilności. Na razie jest to jednak pewna dyskusja w dużej mierze teoretyczna, która musi przełożyć się na zmiany wielu przepisów. Między innymi po stronie naszego ministerstwa będą konieczne zmiany przepisów w zakresie Prawa budowlanego, żeby np. odpowiednie stacje ładowania można było budować w sposób zdecydowanie łatwiejszy niż dzieje się to teraz. W wielu miejscach w ogóle jest to trudne do zrealizowania.

Oczywiście wymaga to kompleksowych rozwiązań. Uważamy, że kompleksowe rozwiązania są potrzebne. Gdyby miało to być realizowane, jest też kwestia tego, które ministerstwo powinno je realizować. My musielibyśmy to robić w zakresie Prawa budowlanego, część pewnie musiałaby być w Ministerstwie Rozwoju, część pewnie w Ministerstwie Energii. Musiałby to być projekt, który byłby międzyresortowy. Wymaga to dłuższego przygotowania. Nie jest tak, że dzisiaj dodamy dosłownie jedno słowo, dwa słowa bądź pół zdania i rozwiąże nam to problem, o którym państwo mówicie. Nie rozwiąże to problemu. Musimy zrealizować wiele przepisów materialnych.

Nie uchylamy się od tego, natomiast w planie pracy rządu nie było takiego założenia. Nie jesteśmy w stanie działać w ten sposób, że dzisiaj mamy bardzo cenny projekt, a my od jutra jesteśmy w stanie rozpocząć prace rządowe nad tym, żeby mógł on być zrealizowany. Wymaga to sporo zmian koncepcyjnych. Im więcej będzie ich zrobionych poza rządem, tym szybciej ma on szansę zostać zrealizowany. Może nie powinienem tego mówić, ale powiem, że kiedy wejdzie to w nasze urzędnicze tryby, to będzie to dłużej trwać. Państwo na zewnątrz możecie zrobić wiele rzeczy. My możemy je wspierać, pomagać w ich zrealizowaniu. I tak część z owych rzeczy będzie musiała być w formie

rozporządzeń. Zawsze wynika to z rozwiązań ustawowych. Bez rozwiązań ustawowych nie możemy wydać żadnego rozporządzenia. Tutaj jest tylko i wyłącznie rola rządu. Natomiast w pozostałym zakresie to parlament jest absolutnie gestorem działań. To, co zostanie zapisane w ustawach, rząd będzie realizował. Na dzisiaj nie przewidywaliśmy tego typu prac, żebyśmy mogli natychmiast do nich przystąpić. Jeżeli jednak parlament ma taką wolę, jak najbardziej będziemy to wspierać, żeby rozpocząć takie prace.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Zgłaszają się jeszcze posłowie. Jeżeli dobrze odczytałem wniosek pana posła Wojciecha Buczaka, właściwie był on taki, żeby zacząć procedować tę kwestię w podkomisji. Za chwilę odwołam się do państwa posłów z Platformy Obywatelskiej, Nowoczesnej, Prawa i Sprawiedliwości, Polskiego Stronnictwa Ludowego, żebyście państwo wskazali swoich kandydatów. Oczywiście, panie przewodniczący, z klubu Kukiz`15 także. Proszę więc przygotować kandydatury. Teraz głos zabierze pan prezydent Józef Lassota.

Poseł Józef Lassota (PO):

Poseł, panie przewodniczący. Właściwie chciałem zaapelować, chociaż pan przewodniczący trochę mnie uprzedził, żeby państwo posłowie nie odrzucali projektu w pierwszym czytaniu pomimo negatywnej opinii ministerstwa. Sama idea, przedsięwzięcie, które Rzeszów zamierza rozpocząć, są absolutnie potrzebne. Na pewno zostanie to zastosowane w wielu miastach, jeżeli wejdzie w życie. Faktycznie nie ma powodu, żeby to odrzucać. Nie ma też powodu ani oczekiwania, żeby rząd natychmiast przestawił się na ten temat. Może to chwilę trwać. Rząd może przygotować swoje propozycje. Jeżeli podkomisja zostanie powołana, pewnie będzie potrafiła to przyjąć. Apeluję więc, żeby tego nie odrzucać. A jeżeli chodzi o bardzo aktywną i szybką pracę rządu, to mamy przykład dotyczący wycinki drzew. Rząd potrafi jednak szybko zadziałać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezydencie, trochę zmienił nam pan temat. Kolega poseł Dunin, bardzo uprzejmie proszę.

Poseł Artur Dunin (PO):

Bardzo serdecznie dziękuję. Poselski, rządowy, pani poseł, proszę się nie wygłupiać. Mam pytanie do biura prawnego. Pan minister mówi, że projekt jest niespójny, niezgodny z dodatkowymi przepisami. Chciałbym zapytać się biura prawnego, jak to wygląda pod względem stricte prawnym. Nie mówię o aspekcie merytorycznym, gdyż jest to zupełnie co innego. Moim zdaniem merytoryka jest bardzo dobra, jest to świetny pomysł. Mam nadzieję, że będzie do realizacji nie tylko w państwa mieście, ale też w wielu innych miastach. Chciałbym jednak przede wszystkim zapytać się biura prawnego, jak owe przepisy wyglądają pod względem prawnym. Czy faktycznie są tak nieprzygotowane jak powiedział to pan minister? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Za chwilę oddamy głos prawnikom. Moim zdaniem zgłaszał się jeszcze pan poseł Sowa. Czy tak?

Poseł Marek Sowa (N):

Tak, panie przewodniczący. W kontekście wypowiedzi pana ministra chciałbym powiedzieć, że wydaje mi się, że z jednej strony pan minister powiedział, że stanowisko rządu jest negatywne, a z drugiej strony mówi, że nie jest przeciwny. Jeżeli było za mało czasu, to dajcie panowie sobie czas na to, żeby przygotować jakieś propozycje zmian w tym zakresie, żeby nie blokować proponowanego rozwiązania. Przecież doskonale zdajemy sobie sprawę, że jak będzie negatywne stanowisko rządu, projekt zostanie zamrożony w Komisji i praca nad nim nigdy nie będzie się odbywała. Notabene chciałbym powiedzieć, że powoływanie podkomisji dla potrzeb takiej zmiany to też jest lekkie nadużycie. Zmianę można przeprowadzić w przeciągu godzinnego posiedzenia Komisji. Po prostu lepiej odłożyć posiedzenie o trzy miesiące, aż rząd przygotuje swoje stanowisko, rozwiązania w tym zakresie. Wtedy moglibyśmy to przygotować na jednym posiedzeniu.

Pierwsze czytania uruchamia procedurę. Dajmy Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa tyle czasu, ile potrzebuje, żeby przygotowało propozycje zmian w tym zakresie i przedstawiło swoje stanowisko. Na jakimś kolejnym posiedzeniu, nie wiem, za dwa, trzy miesiące możemy to przyjąć i iść głosować na sali plenarnej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Wobec tego zamykam dyskusję. Jeżeli dobrze zrozumiałem wniosek pana posła Wojciecha Buczaka... Proszę o powtórzenie wniosku.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Panie przewodniczący, wnoszę o powołanie podkomisji, uzasadniając to też tym – odnoszę się do wypowiedzi mojego przedmówcy – że jedno nie koliduje z drugim. Podkomisja we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa może zająć się przygotowaniem przepisów, które będą spójne, praktyczne i możliwe do szybkiego wprowadzenia. To tylko pomoże i przyspieszy pracę, a nie odwrotnie, utrudni je lub zablokuje. Wnoszę o powołanie podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, co pan na to?

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Zgadzam się. Proponuję, żeby była to podkomisja dziewięcioosobowa. Jeżeli nie będzie sprzeciwu, uznamy, że będzie to podkomisja dziewięcioosobowa. Wybierzemy wówczas przedstawicieli poszczególnych ugrupowań zgodnie z parytetami.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Oczekuję na zgłoszenia ze strony Platformy Obywatelskiej. Kto się zgłasza do podkomisji? Jedna osoba. Zgłosił się pan poseł Józef Lassota. Bardzo dziękujemy. Dobrze. Panie przewodniczący, proszę zgłosić kogoś z klubu Kukiz`15.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Pan poseł Chruszcz.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Sylwester Chruszcz. Bardzo dziękuję za zgodę. Teraz czas na Nowoczesną. Proszę uprzejmie.

Poseł Marek Sowa (N):

Chciałbym zgłosić pana posła Mirosława Suchonia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Mirosław Suchoń jest obecny? Rozumiem, że wszyscy państwo się zgadzają, i pan poseł Chruszcz, i pan poseł Lassota, i pan poseł Suchoń. Dobrze. Teraz Prawo i Sprawiedliwość. Mamy zgłoszenie pana posła Aleksandra Mrówczyńskiego. Zgadza się? Dobrze. Pan poseł Jan Kilian. Dobrze. Pan poseł Jerzy Polaczek. Dziękuję bardzo. Pan poseł Wojciech Buczak. Bardzo dziękuję. Mamy jeszcze jeden wakat. Może zgodzi się pani poseł Maria Zuba? Czy pani poseł się zgadza? Wobec tego mamy skład. Proszę, żeby podkomisja się ukonstytuowała. Panie Wojtku, panie pośle Buczak, proszę zebrać wszystkich przy stole prezydialnym.

Panie prezydencie, powołaliśmy podkomisję.

Poseł Artur Dunin (PO):

Panie przewodniczący, nie uzyskałem odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Muszę sobie udzielić głosu. Pan poseł Stanisław Żmijan ma rację. Muszę się bić w piersi. Popełniłem wielki błąd. Z Platformy Obywatelskiej powinny być dwie osoby.

Poseł Artur Dunin (PO):

Panie przewodniczący, zadałem pytanie, ale nie uzyskałem odpowiedzi. Nie dopuścił pan Biura Legislacyjnego do odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Będzie odpowiedź, ale na razie wybieramy podkomisję. Proszę zgłosić drugą osobę z Platformy Obywatelskiej.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę państwa, rzecz jest w tym, żeby był pewien parytet pomiędzy dwoma Komisjami. Na razie podkomisja jest zdominowana przez Komisję Infrastruktury. Wypadałoby, żeby przynajmniej dwie osoby były z Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Gdyby państwo z klubów szczególnie Platformy Obywatelskiej i Prawa Sprawiedliwości mogli się wewnętrznie porozumieć, bylibyśmy wdzięczni.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, proszę państwa, tylko że na sali niestety nie ma nikogo z Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Panie przewodniczący, proszę uprzejmie zaproponować jakieś rozwiązanie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chciałbym zgłosić pana posła Lamczyka jako drugą osobę z Platformy Obywatelskiej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zrezygnowała pani poseł Zuba. Wobec tego został zaproponowany pan poseł Lamczyk. Tak, panie przewodniczący? Proszę. Są dwie osoby, tylko że pan poseł Lamczyk też jest z Komisji Infrastruktury. Proszę państwa, proszę o podniesienie ręki państwa posłów z Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Jerzy Paul. Dobrze. Kogo zgłasza pani poseł Paluch?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panią poseł Milczanowską.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Została zgłoszona pani poseł Milczanowska z Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Czy pani poseł się zgadza? Dziękuję bardzo. Nasze drogie panie, czy wszystko jest w porządku? Bardzo dziękujemy.

Wobec tego bardzo państwa proszę o podejście do stołu, żeby podkomisja szybko się ukonstytuowała.

Panie prezydencie, panie profesorze, bardzo dziękujemy. Procedujemy dalej. Panie ministrze, prosimy o wnikliwą analizę wszystkich uwag, które były zgłaszane na dzisiejszym posiedzeniu.

Pan prezydent Ferenc zabiera jeszcze głos.

Prezydent Rzeszowa Tadeusz Ferenc:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za podjęte decyzje. Myślę, że temat będzie posuwał się do przodu. Za wszelką cenę w Polsce musimy wprowadzać innowacyjność i postęp. Bardzo państwu dziękuję.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Zapraszamy wszystkie osoby z podkomisji do stołu prezydialnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, nie wiem, czy państwo wiecie, że podkomisja przed chwilą wybrała przewodniczącego. Przewodniczącym został pan poseł Wojciech Buczak z Rzeszowa.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Uprzejmie dziękuję. Apeluję o współpracę.